Sport wodny



Nr. 18

LISTOPAD 1929 r.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

CENA EGZEMPLARZA 1 ZŁ.

ROK V.

Ze spraw turystycznych.

Dowiadujemy się, że referent turystyczny P. Z. T. W. p. W. Grzelak wniesie na najbliższe posiedzenie Komitetu Wykonawczego P. Z. T. W. projekt powołania do życia międzyklubowego Komitetu turystycznego, który miałby na celu podjęcie prac, związanych z potrzebami rozwojowemi turystyki wodnej.

Na temże posiedzeniu posunięta zostanie naprzód sprawa regulaminu turystycznego, który ustali sposób obliczania przebytych przestrzeni we wszystkich klubach jednakowo; złożony raport z ogólnopolskiego spływu wioślarskiego do Poznania, odbytego pod egidą P. Z. T. W.; ustalony stosunek do powstającego Związku sportu kajakowego; oraz omówiona sprawa przyznania nagrody turystycznej P. Z. T. W. za rok 1928 i 1929, o które ubiegają się Towarzystwo Wioślarzy „Polonja“ w Poznaniu, Akademicki Związek Sportowy w Wilnie i Klub Wioślarski „Wisła“ w Warszawie.

Regaty w Oxfordzie.

Zakończono już ósemkowe mistrzostwa Oxfordu o pierwszeństwo na rzece. Pogoda sprzyjała w ciągu wszystkich sześciu dni. Brasenose z łatwością utrzymało się. Drugie miejsce New College nie było zagrożone ani razu. University odniosło wspaniałe zwycięstwo nad Magdalen II i ich czas 6 minut 23 sekundy jest bardzo bliski rekordu.

Zaprawa zimowa T. S. Wisła.

Życie zimowe Klubu przeniosło się narazie do gmachu Handlowców przy ul. Siennej, gdzie członkowie, w liczbie kilkudziesięciu ćwiczą dwa razy w tygodniu, w sali gimnastycznej, a potem — do basenu.

Zimowa zaprawa pływacka.

Dla pływaków, zamieszkałych w Warszawie P. Z. P. zamierza zorganizować w grudniu specjalny kurs w krytej pływalni Kasy Chorych przy ulicy Wolskiej pod kierunkiem zagranicznego trenera. Podobny kurs urządzony zostanie w Krakowie w pływalni YMCA. Oprócz tego PZP. nosi się z zamiarem wykorzystania nowowybudowanej pływalni w Siemianowicach na Górnym Śląsku, posiadającej najodpowiedniejsze wymiary do treningu i zawodów.

Związek Kajakowy.

Na zebraniu Z. Z. zlecono specjalnej komisji, w skład której wchodzą ppułk. Bobkowski, mjr. Zientkiewicz i mjr. Lewakowski — opracowanie statutu Związku Kajakowego i zajęcie się zwołaniem pierwszego zebrania konstytucyjnego tej przyszłej nowej organizacji.

Zamknięcie sezonu Warsz. Kl. Wioślarek.

Na przystani W. K. Wioślarek odbyło się 27.X uroczyste zakończenie sezonu i zdjęcie bandery klubowej. Jednocześnie zwycięskie uczestniczki czwórki W. K. W., która pokonała osadę angielską, zostały udekorowane przez Zarząd Klubu pamiątkowemi odznakami.

Jubileusz P. Z. T. W.

W dniu 7 grudnia upływa 10 lat od chwili pierwszego posiedzenia Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

Z W. K. S. Żoliborz.

Dnia 27.X odbyło się zamknięcie sezonu letniego W. K. S. Żoliborz.

O godz. 11 min. 30 wygłosił ciekawy odczyt zaproszonyprzez klub kpt. Prószyński, o swej wycieczce kajakiem z Warszawy przez Szczecin do Kopenhagi.

Następnie kpt. Sitkowski wręczył w imieniu zarządu klubu dwum członkom klubu: mjr. Thunowi i ppor. rez. Pastwie nagrody turystyczne w postaci żetonów, za przepłynięcie kajakami trasy Warszawa — Jastarnia, poczem na przystani opuszczono klubową banderę.

Jednocześnie z rozpoczęciem sezonu zimowego, klub zorganizował lekcję gimnastyki dla pań, oraz rozpoczyna kurs boksu dla panów.

Dużem powodzeniem cieszy się w klubie gra w pingpong.

Z nastaniem pierwszych śniegów, rozpoczną się treningi narciarskie.

Klasyfikacja mistrzostw pływackich.

Ostateczna klasyfikacja rozegranego już puharu M. S. Wojsk. dla klubów pływackich przedstawia się następująco: 1929 rok: 1) AZS. Warszawa 241 pkt., 2) Giszowiec 152 pkt., 3) Cracovia 120 pkt., 4) Hakoah Bielsko 80 pkt., 5) Makabi Kraków 56 pkt., Klasyfikacja za całe 5-lecie: 1) AZS. Warszawa (zdobywca puharu M. S. Wojsk.) 756 i pół pkt., 2) Giszowiec 670 pkt., 3) Jutrzenka Kraków 444 pkt., 4) Cracovia 329 pkt., 5) Makabi Kraków 198 pkt., 6) Polonja Warszawa 182 i pół pkt., 7) WKW. 174 pkt., 8) Hakoah Bielsko 161 pkt., 9) Unja Poznań 91 pkt., 10) Makabi Warszawa 81 pkt. Ogółem sklasyfikowano 30 klubów z całej Polski, które razem zebrały 3532 pkt.

Kajzerówna (Giszowiec) zdobyła najwięcej punktów w pięcioletnich bojach pływackich o puhar M. S. Wojsk., a mianowicie 170 pkt.

W r. b. padło 50 polskich rekordów pływackich, a w r. ub. — 44.

Nowy rekord światowy.

Świetny pływak japoński, Tsuruta, pobił ostatnio rekord światowy na 200 mtr. st. klas. osiągając czas 2:45.

Z okazji jubileuszu dziesięciolecia

POLSKIEGO ZWIĄZKU

TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH

zostanie wydany

specjalny zeszyt

„SPORTU WODNEGO”.

Rok 5. WARSZAWA, LISTOPAD 1929 r. Nr. 18

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

PO SEZONIE — PRZED SEZONEM.

Jedna po drugiej — schodzą flagi z masztów, na wioślarskich przystaniach. Fale nie głaszczą już rozkosznie brzegów, nie całują się z promieniami radosnego słońca. Wody płyną wartko, sucho, urzędowo, wody zimne, w mgłę niechętną otulone. Nad niemi już nie rozlegają się wesołe głosy; nie słychać plusku wioseł, ani nawoływań sterników. Tu i owdzie tylko jaki nieprzejednany fanatyk chodzi smutno po pustym wybrzeżu.

Sezon się skończył. Przerwa.

Życie nie zna przerw. Skoro jeden sezon się skończył, znaczy, że rozpoczyna się drugi.

Kluby schowały się do zimowych lokali, gdzie palą w piecu, schowały się nietylko poto, by tęsknić za przyszłą wiosną, lecz by ją przygotowywać, by się doń szykować!

Sumuje się, układa się bilanse za okres ubiegły. Zestawia się kolumny cyfr — co to nakreślają obraz pracy dokonanej. Ocenia się jej wartość. Lecz z tem razem — myśli się, powinno się już myśleć o sezonie następnym, układać projekty, programy, radzić nad kierunkiem wysiłków w przyszłości najbliższej.

Sezon letni, sezon działalności aktywnej nie będzie nigdy produkcyjnym prawdziwie, nigdy nie będzie owoców dawał spodziewanych, jeśli nie oprzeć go na przemyślaniach i postanowieniach, będących rezultatem narad i namysłów zimowych, niespiesznych, metodycznych, mocno umotywowanych.

I im żywiej planować będą w okresie martwym, mózgi i wyobraźnie — tem większe będzie nasilenie i wydajność pracy rąk, w czasie słonecznej pogody.

Dlatego nie przystoi wioślarzom zimę nazywać okresem martwym. To przecie okres właśnie, kiedy najwięcej się rodzi pomysłów, przyszłych urzeczywistnień.

Chcielibyśmy skorzystać z owej „przerwy" z owego przejścia od sezonu do sezonu, by myśli wioślarzy, ostygłych po gorączce wyjątkowo obfitego sezonu — skierować na pewien temat arcyciekawy.

Turystykę wodną chcemy im przypomnieć!

Ma ona w Polsce za sobą tradycję bogatą bardzo. Lecz mało kto dziś pamięta o wielkich raidach dnia wczorajszego, a ogół szerszy o nich nigdy nawet nie wiedział... Turystyka wodna przestała, na jakiś czas, być wodną...

Lecz obecnie oczy na nią są zwrócone znowu uważnie. Może to — z opowieści o Alain Gerbault tak powiało wiatrem rzeźkim, może to — reakcja naturalna, lecz tak się stało, że zaczęto znów marzyć o wycieczkach, o podróżach, i nietylko marzyć, lecz działać. Polski Związek Towarzystw Wioślarskich utworzył nawet specjalny referat turystyczny. Na przyszły rok niezawodnie nie jedna cicha rzeka, płynąca wśród głuchych lasów i puszcz — usłyszy dźwięki nieznane, łopotanie wioseł kajaka!

Otóż te wszystkie wyprawy inicjowane będą, zaprojektowane być muszą w zimie. Zaprojektowane, przygotowane spokojnie i roztropnie, we wszystkich szczegółach. Już pora o nich zacząć myśleć.

Nie dlatego, że stają się, że są już znowu modne. Ale cóż może być przyjemniejszego, pożyteczniejszego, niż pływać czółnem po Polsce?

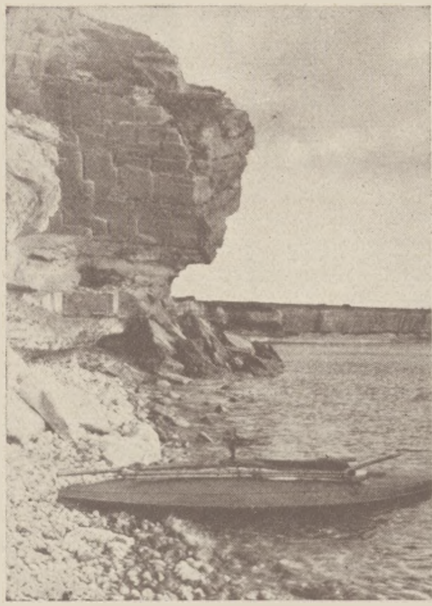
Poznaje się kraj ojczysty, różne jego dzielnice, osobliwości ich i charakter swoisty. Gwarzy się z ludem polskim, odczuwa bliżej jego myśli i jego duszę; poznaje się przyrodę polską: nasze rzeki, nasze pola, nasze lasy... ba, nasze niebo gwiaździste z temi samemi gwiazdami, co i gdzie indziej świecą — lecz jednak inne od innych, nasze... Wsysa się Polskość — a z tem razem wciąga się do płuc powietrze pełne tlenu, zażywa się odmładzającego, odradzającego kontaktu bezpośredniego z przyrodą, zdala od asfaltów, od kominów, od reklam świetlnych, od przeraźliwych, denerwujących tonów syren samochodowych i dokuczliwego dzwonienie telefonów. .Zażywa się pełnego życia, doznaje się emocyj niezapomnianych, czarujących, doznaje się tej łaski prawdziwej, jaką jest Przyroda — utęsknienie mieszczuchów, którzy nie są jeszcze zgubieni.

Wziąć z sobą parę tomików Londona i Conrada, i płynąć hen... cudo cudów!

Jedna za drugą schodzą flagi z masztów na przystaniach. Sezon się skończył; przerwa. Za miesięcy kilka zaczną się znowu trenować scullerzy, zaczną zaprawiać czwórki i ósemki, zaczną się znowu obliczać szanse na regatach. Zacznie się nowy sezon sportowy. Lecz niech się zacznie też i sezon turystyczny! Niech przez zimę wyrosną bujnie projekty i postanowienia, niech się wzmocnią i niech urosną szeregi tych, kogo kuszą, kogo nęcą te dwa słowa promienne: Przyroda i Przygoda!

Warszawa— Szczecin— Kopenhaga

(raid kpt. Prószyńskiego).





Z lewej strony kajak kpt. Prószyńskiego u skał wapiennych na wyspie Zeeland, w środku — kajak na Wiśle, a na prawo „Vega II" w porcie jachtów przy parku miejskim w Kopenhadze.

Zazwyczaj „Każdy sądzi po sobie", a więc i ja przedewszystkiem staram się odpowiedzieć możliwie krótko i prosto na te pytania, które mnie samego przed wyruszeniem w drogę najwięcej zaprzątały. Sądzę, że również i innych wodniaków te właśnie rzeczy w pierwszym rzędzie zajmują.

Cała droga kajaka „Vega II" od Warszawy do Kopenhagi wynosi około 1140 kilometrów.

Rzekami od Warszawy do Szczecina jest 660 kilometrów, w tem: Wisłą 260, Brdą, Kanałem Bydgoskim i Notecią 225, Wartą 67 i Odrą 134 klm.

Kilometry na Wiśle są znaczone na tablicach: 512 przy moście Poniatowskiego w Warszawie, 772 przed portem w Brdyujściu (porównaj nr. 6 „Morza" z r. b.).

Na Brdzie, Kanale Bydgoskim i Noteci kilometry są znaczone na kamieniach po prawej stronie, licząc od Wisły w Brdyujściu jako od zera, do 225 przed mostem przy ujściu Noteci do Warty .

Na Warcie drewniane tablice kilometrowe stoją na prawym brzegu: pierwsza od ujścia Noteci jest 281, ostatnia przed Odrą powinna być 347.

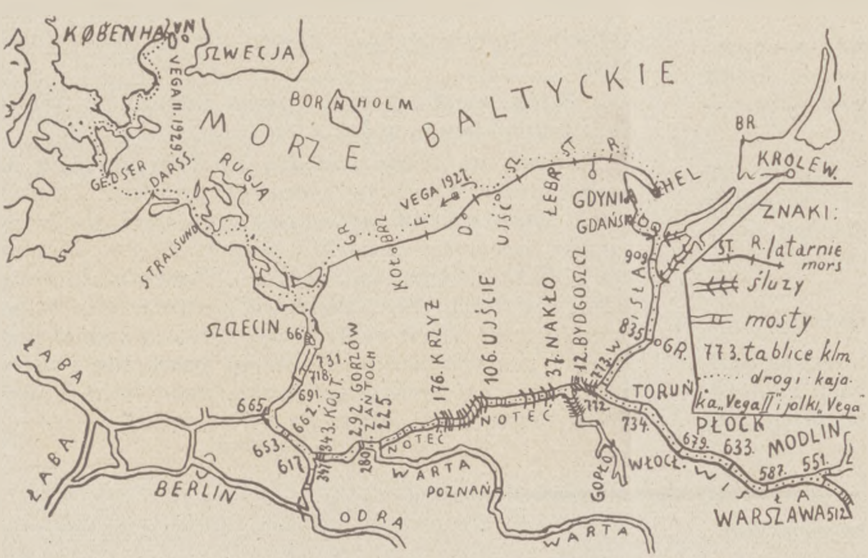
Na Odrze tablice parzyste stoją na prawym, nieparzyste na lewym brzegu. Przy ujściu Warty powinno być według mojego obliczenia 617 lub 618; nie widziałem, bo było już zupełnie ciemno. Zauważyłem, że poczynając od 681 tablice były czarne, a cyfry na nich białe. Zapewne w ten sposób wyróżniono kilometry prawego, wschodniego koryta Odry.

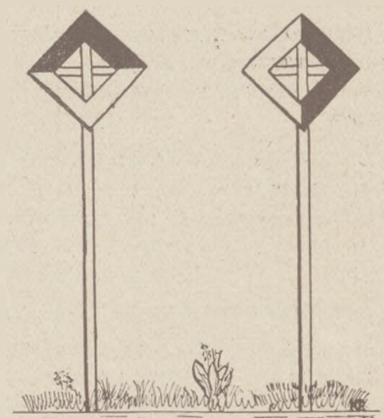
Od tablicy 731 trzeba zboczyć w odnogę na lewo, ku lewemu, zachodniemu korytu Odry. Tą drogą do przystani wioślarskich w Szczecinie, niżej mostów, jest z 10 kilometrów.

Naprzeciwko Szczecina na wyspie, gdzie są kluby wioślarskie, stoi tablica 66. Ta numeracja liczy się zapewne od Świnoujścia.

Śluzy są tylko na odcinku od Brdyujścia do Krzyża, czyli od 1 do 176 kilometra Noteci. Wszystkich śluz jest 22. (Patrz nr. 19 „Sportu Wodn." i nr. 12 „Morza" z 1928 r.).

Zapłaciłem za śluzowanie kajaka: w śluzie nr. 1 „Brdyujście" 40 groszy, w śl. nr. 2 „Bydgoszcz" 1 zł za





Znaki zwrotne na brzegach Warty.
Z lewej strony: „jechać tym brzegiem",
a z prawej: „zwrot na drugi brzeg".



całą drogę do granicy i w ostatniej niemieckiej śluzie nr. 22 „Krzyż“ 60 fenigów.

Granica niemiecka zaczyna się na prawym brzegu Noteci od ujścia rz. Głdy pod m. Ujściem, 106 klm. Od tego miejsca prawy brzeg jest niemiecki, lewy polski.

Formalności graniczne polskie załatwia się w m. Ujściu przy moście, gdzie jest posterunek policyjny i celny. Żądają okazania paszportu. Komora celna na żądanie może nałożyć na łódź plombę i wydać zaświadczenie o „wywozie warunkowym“. Ostateczną odprawę można też załatwić dalej, w Wieleniu, za śluzą nr. 20, przy moście, 162 km.

Niemieckie formalności graniczne załatwia się przed ostatnią śluzą nr. 22 w Krzyżu (niem. „Kreuz"), 176 km. Niemcy zdarli 12 marek cła zastawu za mój kajak i przyłożyli plombę. Te pieniądze przepadły. Nie miałem potem gdzie i kiedy zająć się załatwieniem formalności wywozowych. Cło liczą od wagi według deklaracji. Policzyli za 30 kilogr. W rzeczywistości było więcej.

Paszport miałem zagraniczny, żeglarski śródlądowy, wizowany w konsulacie niemieckim.

Mapy miałem 1:300.000, arkusze: Bydgoszcz, Poznań i Frankfurt nad Odrą. W Kostrzyniu kupiłem: „Ravensteins Rad und Autokarte nr. 28. Frankfurt" 1:300.000, którą posiłkowałem się do samego Szczecina. Jest ona dokładnie i dość sumiennie wykonana, w przeciwstawieniu do licznie spotykanej w Niemczech tandety kartograficznej.

Mosty nie sprawiały mi trudności, bo dla maszcika kajakowego (3½ metra) były dość wysokie, zresztą dość rzadkie. Na Noteci drewniane mosty bywają podnoszone.

Na Warcie jest 7 mostów:

2 pod Gorzowem (Landsberg) 291—292 klm.

2 przy 319 klm. i 3 poniżej 343 klm. pod Kostrzyniem.

Na Odrze zanotowałem 4 mosty na: 653, 662, 690 i 718 klm. Oprócz tego jest jeszcze 1 nowy przed samym Szczecinem i 4 mosty miejskie otwierane w Szczecinie.

Ostatnie były za niskie, nawet dla mojego maszcika.

Wogóle mosty na Odrze zdają się być niższe od wiślanych.

Przewodniki elektryczne wysokiego napięcia spotykałem w wielu miejscach przeciągnięte ponad wodą, podobnie jak nad Wisłą pod Świeciem, ale zawsze tak wysoko, że nie mają znaczenia dla żeglugi.

Promy różnych rodzajów spotyka się daleko częściej od mostów. Liny lub łańcuchy od promów podczas postojów są zawsze puszczone na dno, więc nie przeszkadzają żegludze.

Prąd na Noteci śluzowanej był przeważnie b. słaby, ledwo dostrzegalny, woda miejscami prawie stojąca, jak w kanale.

Brzegi Noteci przeważnie niskie, czarne, wilgotne, bujne łąki.

Brzegi Warty naogół piasczyste. Krótkie kamienne główki.

Brzegi Odry — piach. Główki. Na 665 kilometrze śluzy wejściowej do wielkiego kanału: droga do Berlina, Hamburga i t. d.

W dolnym biegu Odra dzieli się na 2 główne koryta: wschodnie i zachodnie. Ja płynąłem wschodniem. Pomiędzy niemi wyspa niska, wilgotna, łąkowa, pocięta siecią kanałów. Wejścia do nich pozamykane zastawkami i śluzami. W dolnym biegu wschodniej Odry prądu nie dostrzegłem. W delcie Odry pod Szczecinem woda również prawie stojąca.

Tratew dużo mija się na Noteci.

Lasy nad rzekami po niemieckiej stronie widzi się daleko częściej niż u nas, szczególniej w miejscach, gdzie wzgórza zbliżają się do brzegu. Niemcy mają pełno pięknych lasów, ale ich nie wycinają. U nas kraj wielką łysiną świeci i drzewa brak. Mimo to nie Niemcy do nas, ale my do Niemiec wciąż drzewo spławiamy.

Podróż rzeczna do Szczecina zajęła 2 tygodnie czasu — od 12 do 26 sierpnia, w tem prawie 3-dniowy postój w Bydgoszczy. Pomyślnych wiatrów miałem b. mało, a dużo przeciwnych, trzeba było przeważnie ciągnąć wiosłem.

Noclegi do Bydgoszczy włącznie — na przystaniach wioślarskich: Modlin (551 klm.), Płock (633), Włocławek (680), Toruń (734), Bydgoszcz (12 klm.). Dalej sypiałem: przy śluzie nr. 7 „Nakło-Józefinka" (37 klm.) na brzegu pod namiotem; przy Ujściu (106 klm.) w kajaku na wodzie pod mostem (deszcz padał); potem sypiałem na brzegu pod namiotem stawianym na wiosłach i maszcie, przy: śl. nr. 17 „Tajewo“ (143 klm.), śl. nr. 22 „Krzyż" (176 klm.), pod Cechowem (Warta 286 klm.), nad Odrą powyżej 626 klm. i na wodzie w kajaku pod rozłożystemi krzakami (dolna Odra powyżej 695 klm.).

W Szczecinie wyciągnąłem kajak na pomost prywatny małego warsztatu łodziowego poniżej towarzystw wioślarskich naprzeciw miasta, za ostatnim mostem.



Widok przylądka Stevns Klint na wschodnim krańcu wyspy Zeeland.

Sypiałem pod namiotem przy kajaku.

Adres konsulatu polskiego w Szczecinie: Friedrich Carl Str. 9.

Podróż morska od Szczecina do Kopenhagi, około 260 mil morskich (') czyli 480 kilometrów, trwała 12 dni, od 28 sierpnia do 8 września.

Długość zasadniczych odcinków tej drogi była (mniej więcej): od Szczecina ujściami Odry, Zalewem Szczecińskim i cieśniną **Pianą** 66' (122 klm). Przez Greifswalder Bodden do południowo wschodniego przylądka wyspy **Rugji** (Thiessow) 8½' (16 klm.) i dalej, przez **Stralsund** na otwarte morze 35' (65 klm.). Morzem do przylądka **Darster Ort** 20' (37 klm.).

Przez otwarte morze do portu **Gedser** na duńskiej wyspie **Falster** 23½' (43½ klm.).

Cieśniną Guldborg Sund pomiędzy wyspami Zeeland i Falster 25' (46 klm.); dalej wśród wysp do małego portu Kallehave na przeprawie z wyspy Zeeland na Moen 18' (33 klm.).

Przez zatokę **Faxe Bugt** do portów **Faxehavn** i **Rodvig** 21½' (40 klm.). Dalej 4' (7½ klm.) pod skalistym brzegiem do przylądka **Stevns Klint,** a ztąd 15' (28 klm.) do portu **Koge** i dalej przez zatokę **Koge Bugt** 22' (41 k.) do **Kopenhagi.**

Mila morska (') czyli jedna minuta stopnia szerokości geograficznej równa się 1,852 klm.

Mosty, niskie, otwierane, są: 1 na cieśninie Pianie u wejścia z Zalewu Szczecińskiego; 2 na cieśninie Guldborg Sundzie, w połowie długości, pod miastem Nykobingiem (N); 2 na wąskiej cieśninie w Kopenhadze, oddzielającej wyspę Amager od Zeelandu. Południowe wejście do tej cieśniny jest zagrodzone tamą, a w niej — śluza przepustowa dla statków. Przed nią mały port — poczekalnia.

Przypływy i odpływy morza, coprawda b. nieznaczne, około jednej stopy, można zauważyć u duńskich wybrzeży; również i w cieśninach pomiędzy wyspami.

Zalew Szczeciński sprawia wrażenie wielkiego jeziora. W pobliżu brzegów Zalewu i cieśniny Piany rosną na głębokiej jeszcze wodzie kępy sitowia i trzcin, które mogą dać dla łodzi ochronę od fal i wiatru. Korzystałem z tych zarośli dla odpoczynków i noclegów w kajaku.

Brzegi Rugji wysokie, urwiste, widać nad widnokręgiem z daleka.

Brzeg po drodze do Darserortu jest niski, piasczysty, wzmocniony główkami poprzecznemi, zbudowanemi z wielkich głazów. Na brzegu przeważnie zalesione wydmy.



Wschód słońca na bezludnej wyspie „Sudero" w Danji u północno-zachodniego kąta wyspy Falster.

Od przylądka **Darsser Ortu** ciągnie się ku NO mielizna, na której bałwany załamują się i rozbijają. Obejdź ją z daleka. Lądować w Darsser Orcie można na wschodnim lub zachodnim brzegu cypla, zależnie od kierunku wiatru i fali. Ja lądowałem na zachodnim. Brzeg piasczysty, latarnia morska, las.

Mniejwięcej na połowie drogi od Darsser Ortu na Gedser stoi na kotwicy okręt — pływająca latarnia morska **„Gedser Rev"**, duńska. Burty biało czerwone z napisem: Brzegów stąd żadnych nie widać. Prąd morski znosi tutaj w lewo od kursu, ku SW o tyle, że płynąc ujrzałem latarnię Gedser Rev daleko po prawej stronie, zamiast po lewej. Po drodze od latarni Gedser Rev na Gedser stoją na morzu 4 wiechy pływające na koszach. Kierunek kompasowy wzdłuż nich NW, tymczasem gdym sterował według kompasu nawet na NNW, i to okazywało się jeszcze za mało w prawo. Taki tu silny prąd!

Przylądek Gedser Odde jest dość wysoki, urwisty, na brzegu drobne, ogładzone przez fale kamienie. Wybrzeże wzmocnione kamiennemi główkami. Na górze latarnia morska.

Port Gedser o 2' dalej na zachód. Kursuje tu wielki parowy prom kolejowy z Warnemünde (podobnie, jak w Stralsundzie).

Cieśnina Guldborg Sund sprawia wrażenie b. szerokiej, olbrzymiej rzeki lub podłużnego jeziora, coś w rodzaju Gopła.

Po drodze przez cieśninę jest duże rozszerzenie, jakby wielkie jezioro z wyspami — Bredningen. Brzegi cieśniny naogół niskie, płytkie, gliniaste, niewielkie wzgórza, urodzajne pola, zarośla i laski. Miejscami na płytkich miejscach sterczą z dna gromady głazów narzutowych, szchery. Takie gromady kamieni często spotkać można u duńskich wybrzeży.

Wysepka Sudero, trudno dostępna z powodu płytkości wody, cała jest otoczona sterczącemi z dna kamieniami. Na wyspie sucha, bujna trawa, dobry nocleg.

Południowy brzeg wielkiej wyspy Zeeland dość wysoki, zdaje się przeważnie gliniasty, zielony, zadrzewiony. Miejscami u brzegu kępy trzciny.

W Kallehave port rybacki, zwężenie cieśniny, prom parowy.

Faxehavn i **Rodvig** porządne porty. Poczynając od portu Rodvig na brzegu urwiste, poszarpane wapienne skały. Miejscami wprost z morza sterczy pionowa ściana, w której fale wyżłobiły głębokie wnęki i pieczary. O ½' przed przylądkiem i latarnią **Stevns Klint,** w pobliżu słynnego kościołka Hojerup Kyrke, jest małe wgłębienie brzegu, pod skałą wąziutki pasek ogładzonych przez fale kamieni, gdzie mogłem wylądować przy północno-zachodnim wietrze. Łodzie rybackie wciągają tu kołowrotami na stok spadzistej skały. Wyjechałem stąd na noc, gdy przeciwny wiatr zelżał.

Na południowo zachodnim brzegu zatoki **Koge Bugt** są wzgórza, a zachodni i północno-zachodni brzeg jest płaski i płytki, piasczysty. Widać liczne osiedla, letniska, laski, obozy, plaże, drewniane przystanie.

Do Kopenhagi wpłynąłem cieśniną, oddzielającą wyspę Amager. Osobny port dla jachtów jest przy północnym wylocie cieśniny na Langelinie; jest to zatoka w pięknym parku na brzegu morza. Strażnik portowy wskazuje, gdzie kto ma stanąć, i w nocy pilnuje statków.

O paszport nikt mnie w Danji nie pytał. Szczęśliwy kraj!

Wiatry w drodze miałem różne. Na Zalewie początkowo S, potem przeciwny W. Na Pianie NW. Do Rugji ciszę,

potem SO. Dalej S, potem do Darsser Ortu silny O. Do Gedser początkowo SSW, potem ciszę, następnie NO, a nakoniec już pod duńskim brzegiem gwałtowny W. W Guldborg Sundzie: SW, W, NW. Dalej ciszę, potem O, NO. W Faxe Bugt wiatry były zmienne, bokiem przeszła burza. W Rodvig silny NW, musiałem czekać półtorej doby. W zatoce Koge Bugt wiał lżejszy WNW, potem W.

Noclegi: Na Zalewie i Pianie w kajaku w trzcinach, w Altefähr (Rugja) na kąpielisku, w Darsser Orcie, Gedser i Sudero na brzegu pod namiotem, w Nykobingu pod okapem szopy klubowej; w portach: Kallehave, Rodvig, i podczas 4-dniowego pobytu w Kopenhadze, a również w powrotnej drodze podczas kilkudniowego postoju w Gdyni — w kajaku na wodzie.

Mapa morska niemiecka 1:300.000, Nr. 69 „Ostsee Westlicher Teil mit Sund und Belten", obejmuje duńskie wody, poczynając od Rugji; ma ona wielką wadę map niemieckich, że w zalewach, cieśninach, wewnętrznych zatokach są tylko białe puste miejsca z odsyłaczami do poszczególnych map szczegółowych, Tę samą wadę ma mapa 1:600.000 Nr. 60 „Ostsee Mittlerer Teil". Sięga ona na zachód do Gedser i Kopenhagi.

Duńskie mapy morskie są doskonałe i bodaj że tańsze.

Powrót z Kopenhagi do Gdyni — na pokładzie „Gdyni". Z Gdyni do Gdańska kajakiem 13' (24 klm). Z Gdańska do Solca (do 760-go klm.) z holownikiem „Tryton". Dalej na kajaku do Włocławka, żaglem i wiosłem 1½ doby, 81 klm. (760—679). Do Warszawy powróciłem na pokładzie „Polski", 26 września.

Oto najgłówniejsze notatki z podróży do Kopenhagi. Czegom tu nie opowiedział to postaram się dopełnić jeszcze na łamach „Sportu Wodnego" i „Morza".

Konrad Prószyński.



Gmach kawiarni-restauracji na 17-tem piętrze w Sztokholmie.



Ranek na Bałtyku.



Nowy Ratusz w Sztokholmie.

Wycieczki po Bałtyku statkami „Żeglugi Polskiej"

Jak rzadko jachty polskie prują fale Bałtyku. Jak rzadko bandera nasze łopocze na wietrze pełnego morza, a żeglarz polski bierze go w swe płótna!.

Te parę jachtów, które posiadamy, od czasu do czasu zapędzają się do dalekich brzegów Danji i Szwecji, ale są to pojedyńcze wypadki.

Stosunki nasze z żeglarzami innych krajów są bardzo luźne.

Mamy własne morze, nie mamy jednak dostatecznego zapału, a częściowo też i środków, by budować jachty morskie i nieść na nich w świat sławę żeglarza polskiego. Wówczas gdy wszystkie inne gałęzie sportów utrzymują stały i bliski kontakt z zagranicą ucząc się, a potem zwyciężając, żeglarstwo dusi się na Wiśle i większych jeziorach, niemal że nie wyglądając na świat szeroki.

Brak nam szerokiego oddechu, pełnego morza.

A tak niedaleko, po tamtej stronie Bałtyku, o dobę drogi od Gdyni istnieje kraj żeglarzy. Żeglarstwo i pływanie jest letnim sportem narodowym Szwedów. Moglibyśmy się od nich wiele nauczyć, moglibyśmy się w Szwecji skąpać w atmosferze umiłowania morza i czerpać nietylko naukę, ale i otuchę dla dalszej pracy.

To też dla miłośników sportów wodnych podróż do Szwecji jest prawdziwą rozkoszą.

„Żegluga Polska", która od dwuch lat organizuje w miesiącach letnich od maja do września włącznie wycieczki po Bałtyku, umożliwia nam zwiedzanie Szwecji.

Umożliwia spędzenie szeregu dni bezustannego, bezpośredniego obcowania z morzem, umożliwia spędzenie szeregu godzin w cudownych, malowniczych szcherach i zetknięcia się z niezwykle popularnym i wysoko postawionym żeglarstwem szwedzkiem.

Zapewne nie wszyscy wiedzą o tych wycieczkach.

Nie poprzedzają je żadne trudności paszportowe. Zapisawszy się uprzednio na jedną z wycieczek, przyjeżdżamy do Gdyni na kilka godzin przed odejściem statku, a „Żegluga Polska" w osobie kierownika wydziału pasażerskiego sympatycznego p. Butkisa bezinteresownie załatwia wszelkie formalności.



Pierwsza wyspa na Gotlandzie — Karlsö.

„Gdynia", luksusowy, nowiuteńki statek — „trzylatek", lśni czystością i uśmiecha się do nas wszystkiemi miedzianemi częściami swej garderoby.

Gości wita kapitan statku p. Pacewicz, przemiła i troskliwa władza okrętu i jego pasażerów. Tym jednak, który przydziela kabiny (wygodne, czyste), dobiera mniej lub więcej sympatycznego towarzysza podróży, czuwa nad wyżywieniem, i wogóle roztacza bezpośrednią opiekę — jest intendent statku p. Kowalczyk. Jego to obowiązkiem jest czuwać nad tem, by gościom było dobrze. Dodajmy, że robi dla nich więcej, niż to obowiązek tylko nakazuje. Ten serdeczny stosunek, posunięty do najdalszych granic życzliwości, stwarza już na wstępie miłą atmosferę.

Jeszcze brzegi nie zniknęły na horyzoncie, a już na pokładzie „Gdyni" ludzie się znają i tworzą towarzystwa z tygodniowym terminem wypowiedzenia. Sprzyja temu fakt, iż w sali jadalnej stoły obliczone są na 5 — 6 osób każdy. Na tym też tle powstaje naturalnie powstawanie kółek i kółeczek.

Damy wybierają miejsca, gdzie najmniej „kiwa", panowie orjentują się według dam.

Skoro już jesteśmy w sali jadalnej powiedzmy, że tak jak kabiny są wygodne, tak kuchnia wykwintna i obfita, o czem przekonywujemy się 6 razy dziennie.

A pozatem cały dzień spędzamy na pokładzie, chłonąc słone powietrze, upajając się widokiem bezkresnych przestrzeni morskich i snując lekką pogawędkę z sąsiadami z najbliższych leżaków i foteli.

W zacisze morza od czasu do czasu przez otwarte okna palarni wedrą się rozmarzone tony tanga lub jakieś „Sonny Boy". Poddając się zaprosinom pianina lub patefonu tańczymy.

Potem hazardujemy się w „byka" lub „kółko na kołek", ulubione gry pokładowe „wilków" morskich.

Zbłąkany na horyzoncie żagiel, zawieszone w nieruchomym locie za statkiem mewy, pławiące się w błękicie obłoki na chwilę zatrzymują nasze oczy. Beztrosko błądzą one po dalekim horyzoncie, to przenoszą się na rzeczy bliskie.

Ale to, co zwykle jest nam najbliższe, nasze troski i kłopoty, zostało daleko za nami. Zapominamy o nich, wypoczywamy całą duszą.

A gdy zapadnie zmrok i zapalą się na niebie miljardy gwiazd, płyniemy w ciszy krzesząc kaskady fosforycznych blasków, znacząc nasz szlak strumieniami żywego srebra, krajanego uparcie przez śrubę naszego statku.

*

O świcie wyłonił się z morza Gotland, wielka wyspa rzucona w sam środek Bałtyku.

Zawijamy do Visby, „miasta ruin i róż".

Przebiegamy ulice tego cichego zakątka, pełne pomników bujnej przeszłości, kiedy to Gotland i Visby grało pierwsze skrzypce w handlu bałtyckim. Zwiedzamy tonące w zieleni ruiny kilkunastu kościołów i murów obronnych.

Tu też po raz pierwszy spotykamy się ze sportem szwedzkim.

Jest niedziela i miejscowy klub pływacki, miasteczko liczy 10 tysięcy ludności, urządza święto pływackie. Spora gromada widzów, wśród której burmistrz i co przedniejsi obywatele, z podnicceniem przygląda się zawodom.

Pływacy, przeważnie młodzież, pracują z zapałem. Nieskazitelny crawl króluje niepodzielnie. Raz wraz z brzegu dodaje im animuszu: Ejja! Ejja! Ejja!

Ale pomiędzy konkurencje wplecione są humorystyczne pokazy, dziwacznie poubierani w łachmany pływacy wśród ogólnej wesołości skaczą do wody, gdzie rozbierają się od palta i wysokich butów począwszy, by zostać w kostjumie pływackim. Potem w czasie skoków popisuje się groteskowemi skokami jakiś dziwacznie ubrany pan w cylindrze, w kołnierzyku i krawatce.

Szwedzi biorą sport ze strony nieprzymuszonej wesołości, bawią się zawodnicy, bawi się publiczność, bo przecież sport jest przedewszystkiem zabawą.

A na zakończenie piękny grupowy skok z wieży, świadczący, iż bawiąc się są sportowcami doskonale wyćwiczonymi.

*

Nazajutrz o świcie zanurzamy się w labirynt dziesiątków tysięcy szcher.

Jak okiem sięgnąć na wszystkie strony ciągną się skaliste, nagie, to porosłe karłowatą roślinnością, to szarym lasem, czasem nawet to wabiące młodą zielenią.

Ponura, chłodna przyroda północy dała tym skałom wygląd surowy, w swym prymitywie jednak piękny i malowniczy.

Im bliżej Stockholmu tem częściej na tych skałach wyrastają samotne wille, całe ich skupiska, letniska i osiedla.

A przed każdą willą — jacht. Setki, tysiące, bodaj że dziesiątki tysięcy jachtów. Wysmukłe, jak łuk lub pazur drapieżny wygięte maszty Marconiego przeważają. Wszystko łodzie najwyższego gatunku, radujące oko piękną linją, sprzętem i ożaglowaniem.

Skoro nadejdzie niedziela, rozpostrą swe żagle i już



Zamek królewski w Sztokholmie.



Statek Żeglugi Polskiej, „Gdynia", w porcie w centrum Sztokholmu.

od świtu snują się po wiecznie zadumanych, rozedrganych drobną falą, niezliczonych przesmykach, kanałach i zatokach obmywających szchery.

Niosą na swym pokładzie pogodnych, wesołych żeglarzy na bezludne wysepki, gdzie zdala od gwaru, na łonie natury w miłem sam na sam, lub w gronie rodziny tak dobrze jest spędzić dzień wypoczynku i na cały tydzień łyknąć dobrą dawkę optymizmu życiowego.

A czasami idą jachty w zawody. Wówczas prężą się wszystkie szkoty, wszystkie płótna, mięśnie i myśli w jednym jedynym celu — zwyciężyć.

Bardziej prozaicznym celom służą motorówki, których uwija się tu również niezliczone mnóstwo. Są one środkiem komunikacji pomiędzy wyspami i miastem, w dzień powszedni odwożą swych właścicieli mieszkających na szcherach do biur i zajęć, w święta zaś wywożą mieszkańców miasta pod lazurową strzechę przyrody.

Jacht i motorówka, chociażby łódka z przyczepnym motorem, są marzeniem tych ludzi, wśród których sztuka pływania jest równie rozpowszechniona, jak sztuka czytania. A w miastach Szwecji od pięćdziesięciu lat „zabrakło" analfabetów.

Szwedzi są ludźmi wody i nie dziw, skoro najludniejsze połacie kraju leżą nad morzem, którego brzegi stanowią bodaj że połowę długości granic szwedzkich.

*

Po szeregu godzin lawirowania wśród szcher ujrzeli-w oddali strzelające w niebo wieże Stockholmu.

Skończyły się wille podmiejskie, ciągną się teraz fabryki i składy, wpływamy wreszcie na wody portowe, dziesiątkami przesmyków i zatok omywające miasto, wdzierające się w samo jego serce, pod zamek królewski, teatry, muzea.

„Wenecja północy", tak nazywa się Stockholm, miasto dostatku, ustabilizowanych warunków życia i pracy, miasto ludzi zadowolonych — rozpościera się nad zatoką morską i jeziorem Malaren. Wznosi się na granitowych skałach, przegląda w spokojnych wodach, a tonie w zieleni swych parków i otaczających go lasów.

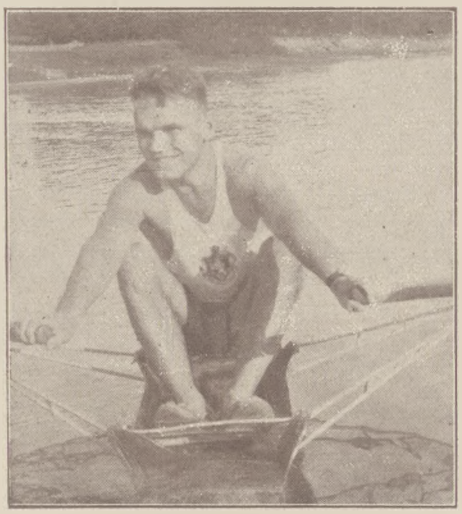
Gdzie się ruszymy — wszędzie woda. A gdzie woda — tam jachty. Stolica Szwecji liczy kilka Yacht-Klubów, tabor zaś każdego z nich to paręset łodzi najwyższej klasy.

Istny raj żeglarzy.

Nie wierzycie — zabierzcie się w roku przyszłym z „Gdynią" do Sztockholmu.

To przepiękna i pouczająca przejażdżka.

Wycieczkę taką na początku lipca roku przyszlego organizuje nasza Redakcja.



Mistrz Wilna na jedynkach — Witkowski.

ZAGADNIENIA TURYSTYKI WODNEJ.

Motto: „Jeżeli nie wiesz, do jakiego portu masz się skierować, to wiatry pomyślne nie będą wiały".
(Seneca).

Nim przystąpię do właściwego tematu, parę wyjaśnień.

Nie chcę nikogo oskarżać. Nie mam zamiaru nikogo krytykować, lub zwalczać. Pragnę jedynie możliwie jasno określić zadanie, jakie turystyka wodna ma przed sobą.

Obecny bowiem stan rzeczy, wypływa stąd, że turyści (jak kiplingowskie koty, chodzą własnemi drogami), nie potrafili dostatecznie jasno przedstawić swych żądań. Na sejmikach wioślarstwo reprezentowane jest przez regatowców. O turystyce mówi się, ogólnikami. Uznaje się potrzebę jej istnienia „zasadniczo".

Pamiętamy dobrze pierwszy kongres sportowy. Mówiono wiele i kwieciście. Istoty sportu nie znano. Obracano się w atmosferze komunałów. Życie jednak wysunęło cały szereg zupełnie określonych żądań, które dla następnych kongresów były tematem, już nie gołosłownych pogadanek, a materjałem dla rzeczowej dyskusji.

Obecna praca wydziału turystyki z braku dyrektyw, sprowadza się do — reprezentowania. A to nie wystarcza. Istnieje cały szereg zagadnień, które ktoś musi rozwiązać.

Dotychczasowy Wydział turystyki P. Z. T. W. z liczną rzeszą turystów kontaktu nie posiada. Reprezentuje, lecz nie rządzi.

Turystyka rozwija się żywiołowo, samopas. Brak planu, chaotyczność, nieświadomość celów i nieznajomość środków powoduje, że masę cennej energji trwoni się bezużytecznie, opóźniając dzień, w którym dziki ruch ujęty zostanie w nowoczesne, kulturalne formy.

Ilość wypraw turystycznych z roku na rok rośnie. Wzmaga się ruch na rzekach i kanałach. Turyści nasi, coraz częściej wyglądają poza granice Polski, żądni poznania nowych krajów, zakosztowania nowych przygód.

Niestety poziom wypraw pozostawia dużo do życzenia. Łodzie niby arki Noego stworzone „dziwną sztuką", to znów czółna, lub pływające skrzynie, świadczą, że właściciele ich nie wiele wiedzą o tem, jak wygląda łódź sportowa.

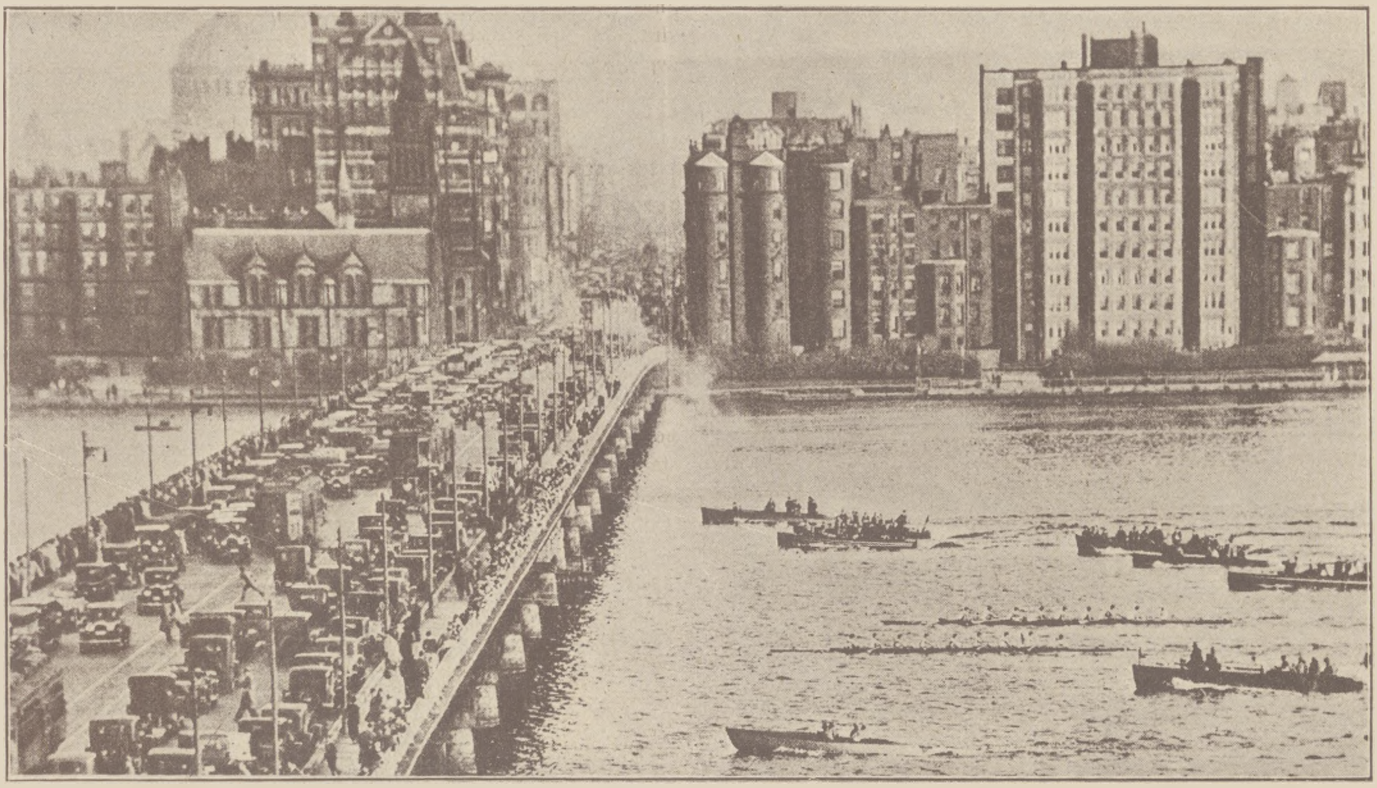
O wszystkie braki nie wolno winić Wydziału, to jasne. Można jednak żądać, od zwierzchniej władzy turystycznej, by zechciała wziąć do rąk ster, i pokierować pracą turystyczną tak, aby skupić rozproszone dziś wysiłki i skierować je w jednym kierunku. Do tego jednak posiadać należy świadomość celów, znać zadania, ustalić metody pracy.

Jakież zadania stoją przed Wydziałem turystyki P. Z. T. W.?

Wydział musi być czynnikiem inicjatywy i kompetencji w zakresie turystyki wodnej.

Inicjatywa przejawiać się powinna w działalności prawodawczej, informacyjnej, propagandowej.

Kompetencja instytucji — winna być rękojmią, że dostarczone wiadomości są godne zaufania — prawdziwe. Życie nasze, jak w każdem cywilizowanem państwie ujęte jest w paragrafy przepisów i ustaw, które krępują naszą wolność osobistą. Poruszanie się w labiryncie paragrafów wymaga dokładnej znajomości ustawodawstwa tyczącego



Regaty ósemek w Bostonie na tle panoramy jednej z ważniejszych arteryj miasta.



Z wielkich regat łodzi motorowych na Lido pod Wenecją.

się danej dziedziny życia. Przepisy regulujące ruch turystyczny musi, w pierwszym rzędzie, znać Wydział. Nie tylko znać, ale i czuwać i zabiegać, aby w nowych przez rząd wydanych ustawach interesy turystyki były należycie uwzględnione.

Jako czynnik kompetentny Wydział winien przedstawiać władzom pragnienia turystyki, w postaci projektów nowych, ustaw i przepisów.

Oto jedna, obszerna dziedzina zagadnień, którą musi zająć się Centralna instytucja turystyczna. Dziedzina bardzo ważna, a jak dotąd leżące odłogiem.

Niemniej ważny jest drugi wielki dział pracy — służba informacyjna.

Wydział powinien być „Poradnią turystyczną", — w którejby, za opłatą, każdy turysta mógł zasięgnąć informacyj, na pytania dotyczące wysokości opłat, taryf, formalności urzędowych, połączeń komunikacyjnych, danych o warunkach wycieczek zagranicę i t. d.

Centralizacja pracy zaoszczędzi masę energji, jaką dziś każdy z osobna zużywa na odkrycie, dawno już odkrytych Ameryk. Nie dość na tem. Wydział powinien informować o najodpowiedniejszych typach sprzętu turystycznego, wskazując miejsca zakupów, lub podając zainteresowanym literaturę danej kwestji.

Turysta z dalekiej prowincji, najczęściej uczeń, nie może sobie pozwolić na specjalny przyjazd do Warszawy celem „zasiągnięcia języka". Musi mu w tem ktoś kompetentny dopomóc. Działalność propagandowa jest również terenem pracy, który dotąd leży odłogiem. Liga Morska i Rzeczna, harcerstwo, prasa, propaguje, zachęca.

Wydział milczy. A możnaby od czasu do czasu zorganizować konferencję dla prasy codzienej, dać jej trochę danych o ruchu turystycznym, skierować na łamy pism opisy wycieczek.

Zagranica oficjalnie o naszej turystyce nic nie wie, pomimo, że zainteresowanie naszemi terenami istnieje.

Oto parę faktów z życia, ilustrujących dzisiejszy chaos:

X. X. pragnął kupić składak. Po długich poszukiwaniach składaka krajowego (widział ogłoszenia), dowiaduje się, że tymczasem jeszcze składaków w Polsce się nie robi. Postawia sprowadzić łódź z zagranicy. W poszukiwaniu informacyj co do firmy, ceny, warunków kupna, cła, wędruje od Annasza do Kajfasza. Wreszcie ma adres. Pisze wprost do fabryki, otrzymuje w parę dni wszelkie potrzebne dane. Wysyła telegraficznie pieniądze. Tu zaczyna się „gehenna". Cła, podatki, opłaty, pośrednictwa. Wysokość cła dowolna zależy od humoru urzędnika. Raz cli się składaki jako „wyroby gumowe", raz jako „statki do 200 ton pojemności", i t. d. Drobna interwencja Wydziału w Departamencie Ceł mogłaby rzecz unormować. Dziś jeden płaci 52 zł. cła, drugi 250 zł.!

Teraz inna sprawa.

Jeden z wybitnych turystów wioślarzy wybierał się na wycieczkę do Danji. Jako człowiek średnio zamożny nie mógł pozwolić sobie na paszport normalny. Zwrócił się więc o pomoc do Wydziału turystyki P. Z. T. W. Na podaniu uzyskał poparcie. Skierowano go dalej do Z. Z., stąd do P. U. W. F., pobrano opłaty. Sprawa odleżała urzędowy czas. W P. U. W. F. poradzono petentowi by podanie wycofał, bo Komisarjat Rządu napewno prośbie odmówi. Turysta nasz był jednak człowiekiem upartym. Kupił „Dziennik Ustaw", szukał, wertował i w końcu... wyszperał.

Dowiedział się, że istnieją paszporty śródlądowe żeglarskie. Złożył podanie. Paszport w cenie 5 zł. w parę dni otrzymał.

W Wydziale turystyki P. Z. T. W. o paszportach tej kategorji nikt nie słyszał, mimo, że są one dostępne dla każdego wioślarza posiadającego łódź zarejestrowaną.

Cóż się dziwić, że zagranica nic o nas nie wie.

Cóż dziwić się, że turyści zagraniczni stronią od wód

naszych, mimo zaciekawienia, jakie budzi w nich młode państwo.

W poważnem piśmie turystycznem niemieckiem w dziale informacji o różnych krajach pod: Polen czytamy: „Wiza 8 marek i o wysokości ceł i zastawów, różne wiadomości, zdaje się że niema ustalonych nirm. Przewodników żadnych. Prócz Wisły spławne liczne rzeki karpackie". W innych sprawach odpowiedź: „un bekannt". Z okazji P. W. K. udzielono darmowych wiz wjazdowych. Bawiło w Polsce szereg wycieczek wodnych głównie niemieckich. Wioślarze byli zachwyceni terenami. Niestety narzekali na zupełny brak najogólniejszych nawet przewodników i źródeł skąd można zasięgnąć niezbędnych informacyj.

Oto znów przykład zagadnienia „na czasie", które czeka rozwiązania.

Polski Związek Narciarski z okazji Mistrzostw Europy opublikował broszurę o terenach narciarskich, informującą ogólnie o terenach, komunikacjach, warunkach. Wydział P. Z. T. W. okazję jaką były Wioślarskie Mistrzostwa Europy przeoczył.

Idźmy dalej.

Przemysł w Polsce narzeka na brak rynku. Mimo znacznego zapotrzebowania, składaków nikt w Polsce nie wyrabia. Wydział posiadający z racji swego stanowiska dostateczną powagę, powinien podjąć inicjatywę i zachęcić przemysł krajowy do wyrobu łodzi turystycznych. Istnieją przecież stocznie łodzi, stolarnie, fabryki karoseryj, któreby mogły produkować tanie i dobre szkielety. Fabryki „Wargum", „Wolbrom", „Pepege" mogłyby wyrabiać pokrycia. Należy jednak przemysł zainteresować, okazać wzory, upewnić co do zbytu. Nad wyrobami należałoby roztoczyć nadzór, dając fabrykatom pełnowartościowym licencję Związku, jak to robi niemiecki Kanuverband. Nabywca wówczas byłby pewien, że dostaje wyrób wartościowy, a wytwórca miałby jednocześnie reklamę dla swych wyrobów.



Fragment zamknięcia sezonu kajakowego na jednym z jezior w okolicach Berlina.

Inicjatywa taka, dotąd z Wydziału nie wyszła.

A szkoda.

Niezwykle ważną sprawą jest kwestja racjonalizacji turystyki przez wydanie „Podręcznika turystyki wodnej" i przewodników, oraz map po wodach polskich. Posiadamy w Polsce nie mały zastęp ludzi zdolnych do opracowania powyższych prac. Wzorem Związku Narciarskiego powinna powstać „Komisja Wydawnicza", któraby zbierała, opracowywała i publikowała gotowe materjały. Komisja ta (może być jeden człowiek) miałaby za zadanie wyszukiwać autorów, ułatwiać korzystanie z już istniejących opisów, załatwiać sprawy techniczno-wydawnicze. Chętnych do współpracy wśród licznej rodziny turystycznej nie brak. Trzeba jednak współpracę tę zorganizować. Wydanie podręcznika jest rzeczą stosunkowo łatwą. Obejmować on powinien: Informacje i opisy typowego sprzętu turystycznego, wykazy źródeł zakupu. Opis trybu życia wycieczkowego. Zbiór obowiązujących turystykę wodną ustaw i przepisów. Informacje i wysokości opłat za cło, szluzowania, przewozy, oraz wykazy piękniejszych szlaków z wskazaniem bibljografji przedmiotu.

Przewodnik jest rzeczą o wiele trudniejszą. Pierwszym krokiem powinno być stworzenie „Archiwum turystycznego", gdzie byłby scentralizowany cały surowy materjał opisów.

Z opisów tych należałoby sporządzić suche wyciągi, wiadomości niezbędnych nadających się do przewodnika. Archiwum to należałoby udostępnić ogółowi, tak, aby projektujący wycieczkę mógł otrzymać, pocztą, wszelkie posiadane przez Wydział informacje o danym szlaku.

Celem ujednostajnienia akcji zbierania materjałów, trzebaby sporządziś wzorowy opis szlaku w formie kwestjonarjusza, któryby był dołączony do tak zw. dzienniczków wycieczkowych jednolitego typu.

Opisy ujęte w formę dzienniczków zaopatrzone w schematyczne mapki szlaku stanowiłyby podstawę przyszłego przewodnika. Ślepe dzienniczki prócz kwestjonarjusza zawierałyby znaki konwencjonalne, (dla opisu graficznego szlaku), dzienniczek meteorologiczny, informacje.

Wzorowe opisy najczęściej uczęszczanych szlaków, Wisły i głównych jej dopływów możnaby wydać już dzisiaj. Materjały do innych rzek zbieraliby turyści miejscowych towarzystw wioślarskich. I tak. Wilję, Niemen — mogłyby opracowywać towarzystwa wileńskie i grodzieńskie, Narew — Łomża, Styr — Tow. Wioślarskie w Łucku i t. d. Trzeba jednak tę pracę ułatwić.

Organizacją winien zająć się Wydział turystyki P. Z. T. W. Pracę zbierania materjałów wykonają chętnie, wędrujący po Polsce turyści, a opracowaniem materjału zajmie się „Komisja wydawnicza".

Turystyka musi być ujęta w silne łożysko. Nie może błąkać się samopas. Życie wysunęło ogrom zadań, które należy rozwiązać gruntownie. Wszelka fuszerka i tymczasowość, odbije się później na dalszej pracy.

Dziś słowo „turystyka" nie jest już dla nas obcym dźwiękiem. Nie potrzebujemy prowadzić akademickich, oderwanych od życia dysput nad jej wartością i celami. Stoją przed nami określone jasne zagadnienia. Rozwiązania ich oczekuje cały świat turystyczny. Dotychczasowy chaos musi ustąpić pracy zorganizowanej, świadomej celów i metod.

Wydział turystyki P. Z. T. W. jako najwyższa władza turystyczna, powinien objąć kierownictwo, i mieć ambicje nie tylko do reprezentowania, lecz i do rządzenia.

Antoni Heinrich.



Start jachtów 30 mtr. na regatach New York Yacht-Club.

ŻEGLARSKIE REGATY ZWIĄZKOWE.

Dnia 13 października r. b. odbyły się (nakoniec!) drugie z rzędu w tym sezonie Związkowe regaty, urządzone przez Yacht Klub Polski. Rok 1929 jest doprawdy pechowy! Owa tak niecierpliwie wyczekiwana przez żeglarzy jesień, zapewniająca zawsze pewne i stałe wiatry zachodnie, okazała się w tym roku dziwnie złośliwa. „Tak paskudnej jesieni, dawno nie było", zapewnia niejeden żeglarz, spotykając się oczywiście z protestem: „ależ jest ślicznie, ciepło, niema wiatru!" Otóż to! Albo cisza, albo południowy podmuszek, czasem dla zachęty odchylający się trochę, lub wzmacniający się tyle tylko, żeby skusić najzapaleńszych: a nuż uda się wylawirować pod prąd? Więc prędko łap za żagle, wyprowadzaj łódź z głębin portu, przygotuj fały, szkoty. (a nie zapominaj o wiosełkach!) — „do fałów! hisuj żagle! puścić cumy!" Oho! już wiatru niema...

To też za cud uważać należy, że we wrześniu, pomimo wszystko odbyć zdołano „aż" jedne regaty (8.IX), następnie zaś — okrągło pięć tygodni potem! Cierpliwość nagrodzona: przyszedł piękny (chwilami aż zanadto!) wiatr zachodni (przeciętna siła — 4). Lista zgłoszeń wykazuje w klasie E i H — 4, C i S — 5, zaś V — aż 10 zgłoszonych jachtów. Nie są to liczby imponujące (w r. ub. stanęło 17 piątek), ale wytłumaczyć je nietrudno spóźnioną porą.

Regaty rozpoczęły się punktualnie o godz. 11-ej. Tę punktualność warto podkreślić, i to podkreślić tak mocno, by trafiła do przekonania wszystkich żeglarzy. Jak dotąd zawsze są tacy, co liczą na opóźnienie i nie śpieszą się na start, uważając, że zdążą i tak. I na tych regatach byli tacy — sądzę jednak, że już na przyszłość nie będą zjawiać się w klubie na pół godziny przed startem, ani podejmować się holowania innych.

Pierwsze ruszyły dwudziestki. „Lelum" Marka, pierwszy startował (w 20"), lecz miał następnie nieszczęście osiąść na mieliźnie i wyścigu nie ukończył. Walka rozstrzygnęła się między „Polelum" Aleksandrowicza, a „Rekinem" z Osińskim u steru — na korzyść kom. Aleksandrowicza, który przeszedł kurs w najlepszym czasie dnia (32" 38"), zdobył prócz nagrody klasowej i przechodnią, (ofiarowaną przez P. U. W. F.) — po raz drugi, wreszcie zasłużył sobie na owację, jako konstruktor i zwycięski sternik w jednej osobie. Mjr. Osiński wziął drugą nagrodę.

Następnie startowały dwudziestki piątki — cztery. Jak to zwykle bywa — przy kursie z wiatrem zeszły się razem i nie obeszło się bez skomplikowanych kolizyj, które ostatecznie musiała rozwikłać Komisja Regatowa. Pierwszy przybył do celu „Kubuś", którego sternik p. J. Grabowski (Y. K. P.) zdobył po raz drugi nagrodę przechodnią p. Min. Komunikacji. Drugą nagrodę wzięła „Dziwożona" pod sterem p. T. Sołtyka (A. Z. S.) — pierwszy występ tego jachtu dowiódł, że przy silnym wietrze i dobrem prowadzeniu może on wyzyskać na swoją korzyść wielki ciężar korpusu: „Dziwożona" miała najlepszy czas z 25-ek (37"), a mimo największego opóźnienia startu (1" 48") zdążyła wyprzedzić „Furkota i Freję".

Następnie poszły dziesiątki. Łodzie te zdają się czuć w swoim żywiole przy silnym wietrze. Przyjmniej tym razem spisały się znakomicie; najgorszy czas dziesiątki był lepszy od najlepszego czasu dwudziestki piątki! Pod względem szybkości przewyższyły je tylko dwudziestki. Pierwszym w dziesiątkach był p. Krzyżanowski (W. Y. K., Delfin), drugim p. St. Witkowski (Wisła, Najada). Dla klasy tej niema jeszcze nagrody przechodniej.

Po dziesiątkach — piątki. Pierwszy startował (w 14 sek. — najlepszy start dnia), pierwszy przeszedł cel i najlepszy czas miał p. Bomas (Y. K. P., Komar) zdobyt też nagrodę przechodnią Min. Przemysłu i Handlu. Drugą nagrodę otrzymał p. Szymański (Wisła, Koralik), trzecią p. Musiał (Wisła, Perełka), czwartą wreszcie p. Niedźwiałowski (Y. K. P., Mucha).

Ostatni wreszcie wyścig — piętnastki wędrowne, odbył się po półgodzinnej przerwie. Zwyciężył p. Neuman (W. Y. K., Hel), drugą nagrodę wziął drugi raz stający tego dnia mjr. Osiński (W. Y. K., Nereida). Wyścig ten

nie odbył się bez wypadku — silny podmuch położył „Gdynię", która wskutek tego nie mogła ukończyć wyścigu.

Należy zaznaczyć udział w wyścigu piątek jedynej sterniczki, p. J. Wolffowej (A. Z. S.), która ukończyła wyścig jako trzecia, lecz zameldowała Komisji Regatowej, że z własnej winy zderzyła się z innym jachtem. Należy żałować, że tak rzadko widujemy na regatach żeglarki u steru, można bowiem stwierdzić, że ich techniczne umiejętności pozwalają im współzawodniczyć z żeglarzami nie bez powodzenia, zaś pod względem ducha sportowego również bynajniej im nie ustępują. W regatach omawianych zresztą wiele jachtów większych miało żeglarki wśród załogi.

Z ogólnych spostrzeżeń należy zanotować zupełnie dobre starty. Tyczy się to przedewszystkiem piątek; wszystkie dziesięć przeszły linję w ciągu 34 sek. po sygnale. Co prawda piątki mają fory wskutek braku want — mogą czekać z wypuszczonym żaglem. Ale i pozostałe klasy dobrze się spisały. Z wyjątkiem 2 jachtów klasy C — wszystkie jachty startowały przed upływem minuty od strzału startowego. Dadam, że dla należytej oceny trzeba pamiętać, że linja startu nie była wytknięta nabieżnikami dla zawodników, lecz tylko dla komisji, gdyż szła między masztem startowym, a łodzią na kotwicy, przytem była b. długa, dzięki czemu zawodnicy nie mogli precyzyjnie startować z obawy znalezienia się przedwczesnego na linji, co było dla nich niepodobne do skontrolowania..

Również utrudniały start jachty niestartujące, dla których strzał przygotowawczy jeszcze nie był dany. Kręciły się one w strefie startowej, nieraz zmuszając do wymijania jachty oczekujące na sygnał startu.

Dalej nie był wolny od niespodzianek i sam kurs. Przedewszystkiem — jego długość w okólniku była określona na 6 km. (dla V—4 km.). Program pominął tę kwestję milczeniem, w rzeczywistości zaś boja zwrotna klasy V stała chyba nie dalej, niż 1 km., zaś pozostałych klas — niż 1,5 km. od startu. Ale głównie urozmaicały drogę obce łodzie. Co prawda nie wiosłówki — dla tych było już za zimno i za wietrzno, ale zato hulały motorówki, a raczej duże motorówy. Jakby wzięły sobie za punkt honoru pokazać, że potrafią robić większe fale, niż wiatr — no i dowiodły tego. Pozatem ciekawie badały, czy żaglówki potrafią je wymijać, oraz uprzejmie ułatwiały badania hydrodynamiczne: pozwalały stwierdzić, że dostanie się w ich brózdę działa wybitnie hamująco. Życzliwość swą zaś okazywały, probując odgrywać rolę motocykli prowadzących rowery — i ułatwiać żaglówkom rozbijanie powietrza i wody, jadąc tuż przed niemi. Bardzo to wesołe — dla nich.

Regaty zaczęły się o jedenastej, skończyły zaś koło pierwszej. Tak szybki przebieg pozwolił licznie zebranym widzom doczekać się rozdania nagród i opuścić piękny budynek Yacht Klubu Polski z zadowoleniem, że wyszystko widzieli — rzecz nie obojętna z punktu widzenia propagandy żeglarstwa.

A. Wolff.

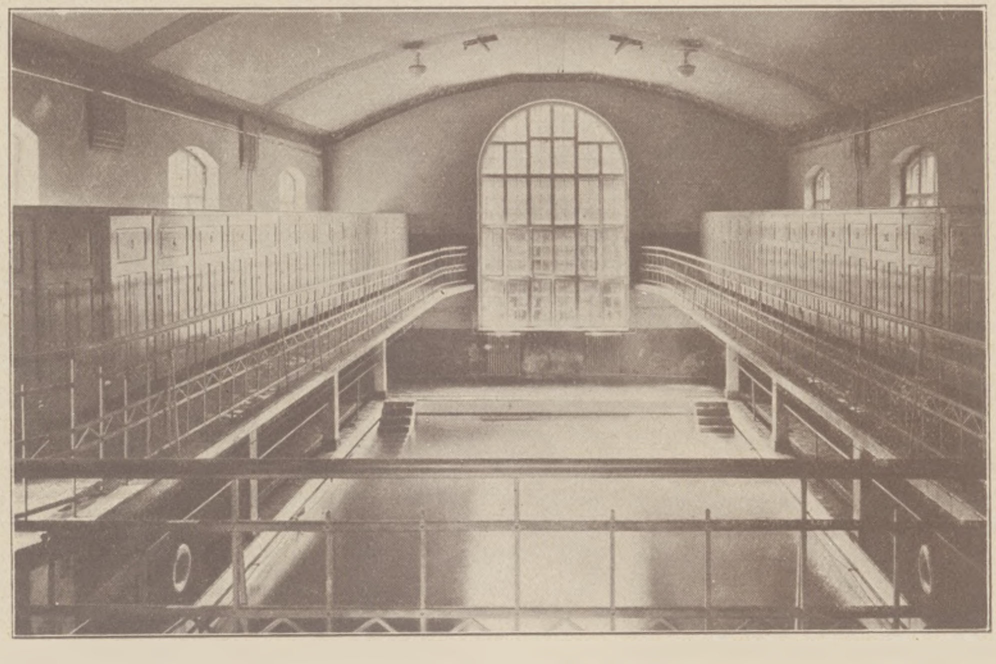
Z Żeglugi Polskiej.

P. P. „Żegluga Polska" podaje do wiadomości, iż w czasie zimy podtrzymywać będzie stałą komunikację między Gdynią a Helem w celu umożliwienia tak stale zamieszkującej Hel, jak i pragnącej go zwiedzić publiczności łatwego doń dojazdu.

Statek odchodzi w dnie powszednie z Gdyni na Hel w godzinach: 8.10 i 14.00, z Helu do Gdyni o 9.20 i 16.30. W dnie świąteczne z Gdyni o 11.00, z Helu do Gdyni o 16.00.

W niedziele i dnie świąteczne, przy odpowiedniej pogodzie, statek oprócz tego będzie zachodził do Sopot, aby ułatwić mieszkańcom terenu W. M. Gdańska przejazd na Hel. W dnie te statek odchodzić będzie z Gdyni do Sopot o g. 9.40 i 17.10, z Sopot na Hel o 10.20, z Sopot do Gdyni o 10.20 i 17.50. Z Helu do Sopot o g. 16.00.

Dla uczącej się młodzieży wprowadzone zostały bilety ulgowe, które w formie 20-biletowych książeczek nabyć można w Wydziale Pasażerskim P. P. „Żegluga Polska" po okazaniu legitymacji uczniowskiej i zaświadczenia, iż rodzice lub opiekunowie zamieszkują Hel. Cena 20 biletów wynosi Zł. 20.—, w ten sposób przejazd w jedną stronę będzie kosztował zamiast Zł. 3.— 1 złotego.



Pływalnia w Siemianowicach, która niedawno została odbudowana po zniszczeniu w czasie wojny.



„Sucha" lekcja pływania na kursie instruktorskim w Warszawie.

Regaty żeglarskie AZS-u.

Dnia 27 października odbyć się mogły nakoniec Związkowe regaty żeglarskie, organizowane przez Sekcję Żeglarską A. Z. S., a ciągle odkładane z powodu niepomyślego wiatru. W klasie V zgłoszonych było jachtów 14, startowało cztery; nagrody zdobyli: p. Bomas (Y. K. P. Komar) I klasowa, oraz przechodnie (wewnętrzne Y.K.P.) Min. Przem. i H. za najlepszy czas i kom. Aleksandrowicza za pierwsze miejsce; II — p. Szymański (Wisła, Muszelka), III — p. Kiciński (Wisła, Perełka), IV — p. Z. Osiński (W. Y. K. Ala). W klasie S zgłoszonych siedem, startuje 6 jachtów (start śliczny, w zwartej grupie), zwycięża p. Krzyżanowski (W. Y. K. Delfin), II — p. Kusnerz (W. Y. K. Rybitwa), III — p. K. Zalewski (A. Z. S. Słonka). W klasie H zgłoszonych 5, startują 3. Pierwszą nagrodę i nagrodę przech. m. st. Warszawy zdobywa p. Merson (W. Y. K. Gdynia), II — kpt. Klaczyński (W. Y. K. Nereida). W klasie E zgłoszone 4, startują 3 — zwycięża p. Aleksandrowicz (W. Y. K. Polelum), zdobywając przy tem nagrodę przechodnią Państw. Urz. Wych. Fiz. i P. W., II — p. Marek (Y. K. P. Lelum). W klasie C zgłoszonych 3, startują 2, zwycięża p. Protasiewicz (A. Z. S. Furkot), zdobywając nagrodę przechodnią Min. Komunikacji. Ostatni odbył się wyścig klasy V żeglarek o nagrodę przechodnią Sekcji Żeglarskiej A. Z. S. Zgłoszone 4 żeglówki, startują 3. Pierwsza była p. J. Wolffowa (A. Z. S. Chrząszcz), drugą — p. L. Szuldtowa (W. Y. K.). Długość kursu około 5 km., dla ostatniego wyścigu — z powodu osłabienia wiatru — około 3 km. Wiatr północno zachodni, siła około 3°. Wyjątkowo niepomyślne w tym sezonie wiatry odwlekły odbycie regat aż do ostatniej niedzieli października — wypadek dotąd nieznany w Warszawie. Tem tem tłumaczyć należy rażąco wielki procent jachtów nie zjawiających się na starcie.

Świetny rekord Bocheńskiego.

Na zawodach w Gandawie Bocheński wygrał bieg 100 mtr. w czasie 1:04.6, bijąc Thienpondta (Belgja) i francuzów Padou i Vandeplancke.

Zmiany w międzynarodowych przepisach pływania i piłki wodnej.

W Londynie odbyło się niedawno zebranie zarządu międzynarodowego Związku Pływackiego.

Obrady trwały 5 dni i przyniosły w wyniku szereg ważnych projektów, zmian odnośnie pływania sportowego i piłki wodnej.

Powzięto decyzję, z których niektóre jak np. nowe przepisy piłki wodnej, mają wejść w życie już w dniu 1 stycznia przyszłego roku. Dokładne o nich dane podamy wkrótce, narazie wskażemy jedynie zasadnicze linje nowych uchwał.

Zebranie postanowiło utrzymać dotychczasowy program olimpijski co do konkurencyj i liczby reprezentantów.

— Związek nie uznaje zwrotu utraconych zarobków.

2. Zastanawiano się nad ukonstytuowaniem kolegjów sędziowskich piłki wodnej i sędziów do skoków.

3. Zastanawiano się nad zmianą przepisów skoków. Zniesiono serje, powiększono liczbę skoków dowolnych w skokach wieżowych pań.

Sprecyzowano zasady klasyfikacji i obowiązki sędziów.

4. Podniesiono składki do Związku Międzynarodowego.

Odnośnie piłki wodnej:

1. Sprecyzowano zasady odnośnie bramek, piłek i czapek.

2. Sprecyzowano obowiązki arbitrów i przepisy rzutów wolnych.

3. Wprowadzono doniosłe zmiany w liście błędów zwykłych i umyślnych.

4. Sprecyzowano obowiązki graczy na wypadek rzutu karnego.

5. Ustalono nowe przepisy, przewidujące zatrzymanie gry na wypadek skaleczenia lub zachorowania.

6. Dokonano wyborów pierwszej listy sędziów międzynarodowych.

Wszystkie powyższe sprawy wywołały na zebraniu zarządu międzynarodowego Związku Pływackiego ożywioną dyskusję.

O PRZYWIĄZANIU DO BARW KLUBOWYCH

Temat zawsze aktualny i wszędzie bez względu na rodzaj towarzystwa i jego charakter. Że poruszamy go odnośnie do spraw sportowych, to tylko dlatego, że jest on tam jeszcze bodaj że aktualniejszy, niż gdzieindziej.

Na wstępie stwierdzić należy, że obecnie poczucie przynależności klubowej i przywiązania do barw, zaczyna zwolna zanikać. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest właśnie rozwój sportu wszerz i uzyskanie przezeń poparcia w sferach oficjalnych.

Młodzież nasza, gdy uczęszcza do szkoły, przyzwyczaja się obecnie do tego, że wszelkie przybory sportowe, boisko i t. d., otrzymuje bez wielkiego trudu. Opłaty na rzecz wychowania fizycznego ponoszą przecież rodzice, nauczyciela opłaca szkoła i t. d.

Młodzież sama nie czuje wysiłku i jest z tego zadowolona. gdyż daje jej to możność zwrócenia się do ulubionych ćwiczeń. To samo dzieje się, aczkolwiek w mniejszem stopniu z młodzieżą rękodzielniczą. To też, gdy młody człowiek przeszedłszy przez Rubikon, tak niewłaściwie nazwany egzaminem dojrzałości, spróbuje uprawiać sport w klubie, to przedewszystkiem musi opłacić wkładkę, której przedtem nie opłacał, potem musi kupić sobie kostjum, nawet części przyborów sportowych, czasem wzywa się go do pracy osobistej na rzecz klubu i wogóle skłania się go do ponoszenia ciężarów.

Jednostki, których rozwój psychiczny doszedł już do pewnego poziomu, orjentują się w swych nowych obowiązkach i nawet chętniej poddają się urokowi nowej, nieznanej dotychczas pracy. Klub zyskuje nowych tęgich pracowników, na których pracy buduje swe nadzieje na przyszłość. W uczuciach społecznych takiego młodzieńca pojawia się nowy czynnik: poczucie przynależności do pewnej grupy i z nich się rekrutują dzisiejsi „starzy“, którzy starymi są jedynie przez szybkie tempo nowoczesnego życia. Ludzie ci budowali nietylko kluby i związki, lecz także i sport polski, który im zawdzięcza swe powstanie. Rola ich dzisiaj jeszcze nieukończona, jak to niektórzy myślą, a i nie rzadko pragną.

Zaufanie społeczeństwa, rutyna i doświadczenie, to rzeczy, których się nie zastąpi w ciągu jednego roku, nawet ofiarnej i ochoczej pracy, a cóż dopiero, gdy na miejsce takich walorów wstawia się pojęcie przewrotności, walki z czemś, tylko dlatego, że pochodzi od innych. O ludziach tych można powiedzieć, że byli przywiązani do swej pracy i do swej organizacji. Za pracę swą i wielokrotne dopłaty do wkładek, o których nikt nie wie i nie dowie się, nie domagali się niczego, a jeśli czego pragnęli, to tylko poczucia spełnionego obowiązku i uznania ze strony tych, dla których pracowali. Byli ludzie, którzy nie wahali się kłaść podpisy na wekslach klubowych, wiedząc bodaj zgóry, że oni ten weksel zapłacą, a nie klub, który nie ma pieniędzy, byli ludzie, którzy majątki swe oddawali na użytek sportu i młodzieży.

Jak starą jest historja, nigdy młodzi nie uznawali za doskonałe tego, co zrobili ich poprzednicy. Dzięki temu zresztą, ludzkość poszła naprzód, miast tkwić po dziś dzień w epoce kamiennej. Ale gdy dotychczas sprawy te szły drogą praktycznej ewolucji i wyzyskania równoczesnego wartości i sił obu stron, t. j. doświadczenia starych i entuzjazmu młodych, to nowoczesne próby w rodzaju Rosji sowieckiej, dały nam najlepszy dowód, że zniszczenie wszystkiego doświadczenia poprzedników prowadzi do ruiny społeczeństwa i do zniszczenia całego dorobku.

Tego rodzaju zniszczenie nie zastanawia się, że większą część swych sił zużyć będzie musiało na odbudowanie tego, co właśnie runęło i nie przewiduje, że gdy wreszcie odbuduje tę zaległość, to właśnie będzie koniec z młodością i przeciw sobie będzie się miało nową falangę młodych, którzy mają predylekcję do brania przedewszystkiem do siebie rzeczy najmniej wartych z punktu widzenia społecznego, do nasiąkania ideami przewrotu i walki ze starymi.

Objawy niezadowolenia z rządów „starych“ są u nas specjalnie bardzo częste i to tak w klubach naszych, jak i w związkach. Na każde zgromadzenie przychodzi się z teką argumentów przeciwko dotychczasowej władzy, usiłując odebrać jej nietylko chwilowo posiadaną moc stanowienia o losach klubu, czy związku, lecz także całe poważanie i szacunek, jakie niewątpliwie ludzie ci pracą swą sobie wyrobili.

Jak trudno w takich warunkach mówić jest o przywiązaniu do barw klubowych i poczuciu przynależności do pewnej grupy o wspólnych celach i zamiarach! Oczywiście, nie należy sądzić, że argumentu patrjotyzmu klubowego wyzbywają dzisiejsi menerzy klubowi z tego, czy innego obozu. Jest to jeden z najpoważniejszych pocisków ich arsenału. Lecz gdy się przypatrzymy spustoszeniu, jakie w uczuciach młodzieży spowodowało tego rodzaju operowanie argumentami, to zobaczymy, że młodzieży tej jest zupełnie obojętne, do którego klubu należy i dla kogo pracuje, byleby za swą pracę otrzymała dobrą „zapłatę“ w rodzaju jaknajdalej idących ułatwień w płaceniu wkładek, otrzymywaniu kostjumów, zwrotów kosztów, i t. d.

Większą część winy za to spostponowanie barw klubowych ponoszą właśnie te starcia i walki wewnętrzno-klubowe o „władzę“. Walki tego rodzaju zniechęcają prawdziwie chętnych do pracy ludzi i wskazują im na irracjonalność ich wysiłków. A jeśli ci właśnie najwięcej oddani sprawie ludzie, odstępują od walki i wycofują się, gdyż tylko to im pozostało, to cóż dopiero mówić o ich następcach, którzy przyszli do rządów w klubie i w związku tylko dla wyzyskania jaknajwiększych korzyści dla siebie i swoich, bez myśli o szerszem gronie.

Nie widzi się w Polsce ludzi, jak np. w Anglji, gdzie zwolennik jednego klubu bije się z drugim, tylko dlatego, że ośmiela się mówić źle o jego klubie. U nas te rzeczy są zupełnie niemodne i człowieka, któryby coś podobnego uczynił, ochrzciłoby się imieniem warjata.

Nie mniej jednak trzeba pomyśleć o lekarstwie. Musimy pamiętać, że młodzież nasza, która przychodzi do klubu, zastać winna atmosferę wspólnej pracy i wspólnego wysiłku dla dobra ogółu. Człowiek, który ochotników klubowych wyzyskuje do swej prywatnej sprawy, który ich oświetla ze ze swegu punktu widzenia i zachęca do walki z ludźmi, którzy w stosunku do nowego obywatela są obojętni i nieznani, wyrządza ciężką przysługę klubowi, gdyż młodym wytrąca odrazu z ręki pracę i gubi ich entuzjazm do pracy dla wyższych celów.

Nie można sobie oczywiście wyobrazić gromady ludzi, którzyby szli w słodko-emocjonalnem wzajemnem uwielbieniu i wzajemnej adoracji, lecz możliwą zupełnie jest rzeczą, aby na miejsce zakulisowych matactw, wprowadzono rzeczową współpracę wszystkich, którzy są i czują do niej powołanie. Wtedy dopiero sport polski pójdzie naprzód, a nie będzie potrzebował od każdej kadencji wyborczej zaczynać pracę od samych początków.

W. Długoszewski.



Holender Gunther wygrał w r. b. dwa najważniejsze biegi jedynek: w Henley i w Bydgoszczy.

Zamknięcie sezonu w Klubie Wioślarskim „Wisła".

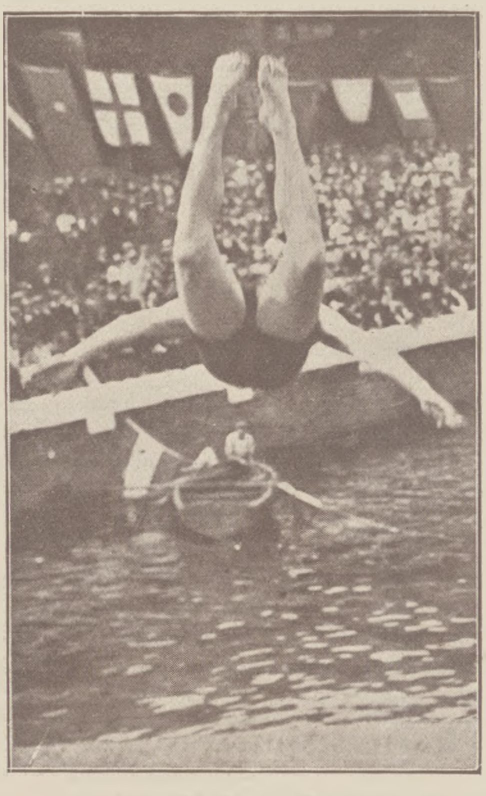
Zamknięcie sezonu w Klubie Wioślarskim „Wisła" w Warszawie, odbyło się w niedzielę dnia 13 października. Do zgromadzonych wioślarzy z rodzinami i gości przemówił prezes Klubu Edmund Bernatowicz, przedstawiając plon Wisły, zebrany w sezonie na niwie sportowej. Plon ten ustawiony na stole w postaci zdobytych nagród i pucharów przedstawiał się dość okazale. Ogółem zdobyła „Wisła" w sezonie 8 cennych nagród: 2 — w regatach jubileuszowych W. T. W. (na stałe), 2 — w regatach związkowych (przechodnie), 2 — w regatach toruńskich (przechodnie) i 2 — w ogólnopolskim spływie wioślarskim do Poznania. Pozatem, już w dniu zamknięcia przystani przybyły dwie nagrody, zdobyte przez Sekcję Żeglarską na regatach związkowych.

Po odczytaniu przez sekretarza W. Grzelaka protokółów regat wiosennych i jesiennych (wewnętrzno-klubowych), oraz Sekcji turystycznej, nastąpiło rozdanie żetonów członkom, którzy dokonali w sezonie regulaminowym wyczynów w wioślarstwie, turystyce wodnej i żeglarstwie. Ogółem rozdano 82 żetony: 47 za zwycięstwo w regatach, 33 za uprawianie turystyki wodnej i 2 żeglarskie. Zwraca uwagę niebywałe powiększenie liczby wioślarzy odznaczonych za turystykę, gdyż w latach poprzednich odznaczono zaledwie 5—6. Do zwiększenia tej liczby przyczynił się spływ wioślarski, w którym wzięło udział aż 31 członków „Wisły". Pozostali dwaj turyści — to Konrad Prószyński, który odbył wycieczkę kajakiem z Warszawy do Kopenhagi, oraz H. Stehr, który przepłynął składakiem z nad Niemna, kanału augustowskiego i jezior do Bydgoszczy.

Wśród odznaczonych „regatowców" na pierwszy plan wybiła się dzielna osada Z. Szprengera, w składzie: Jerzy Bondorowski, Tadeusz Grodzicki, Józef Ślesicki i Kazimierz Wciśliński. Występom tej młodej osady na terenie międzyklubowym towarzyszyły same zwycięstwa. Startowała w spotkaniach międzyklubowych 10 razy, wygrała 9 biegów, pokonała 15 osad i zdobyła dla Klubu 5 nagród honorowych. Jak na jeden sezon — plon obfity! To też oprócz żetonów, otrzymała ta zwycięska osada od Zarządu powiększone zdjęcie fotograficzne, przedstawiające scenę finiszu w regatach toruńskich. Podobną pamiątkę otrzymał Szymon Szymkowski, wytrwały turysta, który trasę z Warszawy do Poznania (przez Bydgoszcz i Kruszwicę) przepłynął w 10 dni sam na hamburce.



Świetna tenisistka, Betty Nuthall, w basenie pływackim.



Skok do wody na zawodach w Londynie.



Start pływackiego wyścigu w ubraniu na Tamizie

W LWIEJ SKÓRZE.

W początkach września ukazały się w stolicy afisze zapowiadające kobiecy mecz wioślarski: — Polska — Anglja. Wśród sportowców ogłoszenia tej treści wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie i zdziwienie. Spotkania międzypaństwowe są bowiem urządzane przez Związki, a nie Kluby.

Mimo, że Klub Wioślarek posiada obiecnie najsilniejszą w Polsce osadę, nie ma prawa używania tytułu Reprezentacji Polski. Reprezentacje zestawia Komisja sportowa P. Z. T. W. na zasadzie eliminacji, lub bez niej, jednak w żadnym razie nie może tego robić sam klub.

Powyższe zastrzeżenia wywołały nieufność i co do drugiego konkurenta — Anglji. Mistrzowska osada Anglji, to jest coś!

Zwyciezczynie Francuzek i Belgijek, — także coś mówi. Zaciekawienie rosło.

„Zasięgnęliśmy" języka u źródła w Londynie. Opierając się na pewnych wiadomościach, zwróciliśmy w ostatnim numerze „Sportu Wodnego" dyskretnie uwagę na niestosowność reklamowania przeciętnych osad jako mistrzów Anglji.

W odpowiedzi dostaliśmy list „Warszawskiego Klubu Wioślarek" z wyjaśnieniem, które dosłownie przytaczamy:

Warszawa, dn. 12 października 1929 r.

Do Redakcji
Sportu Wodnego
w miejscu.

Nawiązując do artykułu w Nr. 17-tym z października r. b., w którym odniesione przez osadę naszą zwycięstwo nad reprezentacją Anglji podaje się w wątpliwość, co do jego wartości sportowej, jako lepiej poinformowane, czujemy się w obowiązku wyjaśnić w interesie sportu polskiego co następuje:

1. Osada Ace Ladies Rowing Club, która startowała na naszych regatach w Warszawie była reprezentacją Anglji, a nie jedną z osad angielskich, na co mamy dowód w postaci piśmiennego zgłoszenia Womens Amateur Rowing Association oraz dalszej korespondencji, którą mamy w swem posiadaniu.

2. Osada Ace Ladies Rowing Club rzeczywiście nie pobiła Francuzek i Belgijek, gdyż dotychczas poza Anglją nie startowała, ale niejednokrotnie zwyciężyła Veybridge L. R. C. która odnosiła zwycięstwa w wyżej wymienionych spotkaniach zagranicznych.

Z góry dziękujemy za zamieszczenie na łamach „Sportu Wodnego" naszego wyjaśnienia, pozostajemy

z poważaniem.

wz. Sekretarka: v. prezeska:
(—) *podpis nieczytelny.* (—) *W. Kryńska.*

Niestety, inaczej sprawa wygląda w oświetleniu naszego stałego korespondenta w Londynie.

W liście nadesłanym nam pisze on co następuje:

Londyn, dn. 18-go października, 1929 r.

Szanowny Panie Redaktorze!

Komunikuję Panu wiadomości otrzymane przezemnie w sprawie angielskich wioślarek, które były w Polsce.

Osada która w Polsce przegrała do Warszawskiego Klubu Wioślarek, nigdy nie osiągnęła większego zwycięstwa w Anglji. Cały Klub „Ace Ladies Rowing Club" składa się z 24-ch osób, nie posiada własnej przystani i mieści się wraz z kilkunastu podobnymi klubami w pobliżu Barnes Bridge na przystani niejakiego Tommy Greensbird. Klub ten w ostatnich latach niczem się nie odznaczył.

Związek Towarzystw Wioślarskich Kobiecych zdecydował w swoim czasie wysłać reprezentację do Polski, zaś w braku czasu reprezentacji takiej przygotować nie mógł i wypadkowo znalazła się zgrana osada, w Klubie „Ace".

Jedyna kwalifikacja tej osady była natychmiastowa możność jej wyjazdu do Polski. Tyle co do tej osady. Zwyciężczyni Grabickiej, p. Ivy Curtain należy do St. Georges Club i miała .w zeszłym roku .w szkolnych zawodach drugie miejsce.

Są to wiadomości nie bardzo przyjemne dla kobiecego wioślarstwa polskiego, w szczególności po rozdmuchaniu zwycięstwa w gazetach.

Dowiedziałem się jednocześnie, iż Ladies Rowing Association nosi się z myślą wypisania osady polskiej do Anglji, co przy pomocy Pana im ułatwimy.

Łączę wyrazy szacunku
(—) *podpis.*

Otóż tego już dziś robić nie wolno. Klub Wioślarek posiada kredyt moralny w Społeczeństwie i musi to ocenić. Fair-play obowiązuje nie tylko w stosunku do przeciwników, lecz i do publiczności. Podnoszenie samowolne **pałatachów**, do roli mistrzyń Anglji jest grubym nietaktem wobec angielskiego sportu. Obraża dumę narodową nie mówiąc, że zarazem ośmiesza i sport polski.

Opinja sportowa, choć mało się orjentuje w sprawach wioślarstwa kobiecego, nie da się już zahypnotyzować pompatycznemi tytułami. Maskarady w wioślarstwie, jak wykazała paroletnia praktyka, nie popłacają. Mówiąc, więc po nadwiślańsku „nie róbta z tata warjata" — lwia skóra nie pomoże, gdy się zapomni o ryku.

Tonny.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29.—TEL. 70-56.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. **Konto w P. K. O. Nr. 6013.**

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

ILUSTROWANY

TYGODNIK
SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
SPORTU

PRENUMERATA
ROCZNIE ZŁ. 24
KWARTAL. „ 6

REDAKCJA
I ADMINISTRACJA

WARSZAWA
SENATORSKA 29

GALERJA
LUXENBURGA

Druk.: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.